

INTRODUCTION

Le présent document est un résumé des activités de contrôle des navires par l'État du port du Canada.

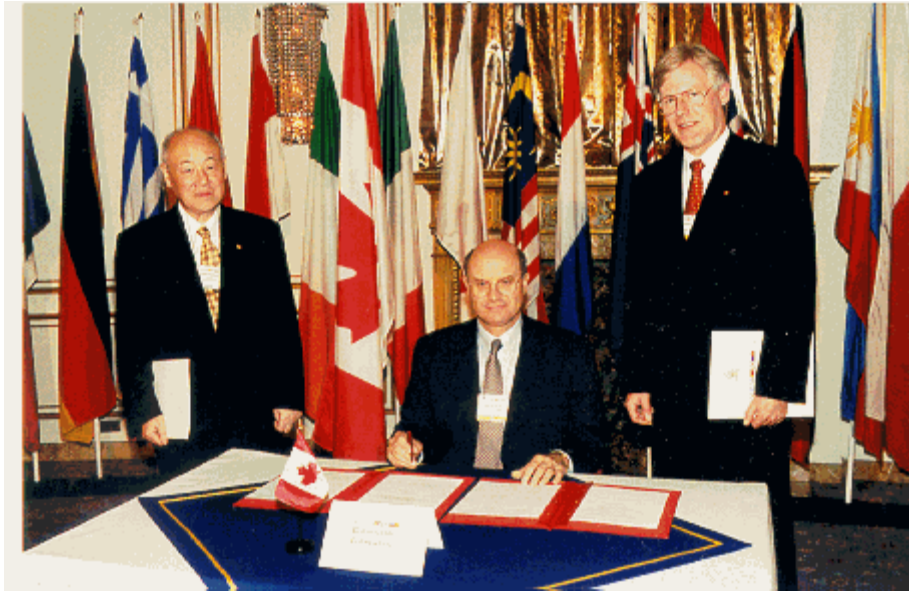
En sa qualité de signataire du mémorandum de Paris et de celui de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, le Canada se trouve dans une position privilégiée pour travailler à l'harmonisation de ces deux documents.

Initiatives canadiennes :

Le Canada a joué un rôle important dans l'évolution et l'harmonisation des initiatives sur le contrôle des navires par l'État du port en 1998 du fait qu'il a organisé, à Vancouver, la Première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port et qu'il en a été l'hôte.

Les ministres, ou leurs représentants, se sont rencontrés pendant deux jours, les 24 et 25 mars, et ont élaboré une déclaration intitulée " L'étau se resserre – Action interrégionale visant à mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes ". L'accord, que l'on appelle couramment la " Déclaration de Vancouver ", contient des mesures qui seront mises à exécution dans les deux mémorandums.

La tenue de la première conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo a été une initiative du ministre des Transports du Canada. Il s'agissait de la sixième conférence ministérielle concernant le mémorandum d'entente de Paris et la première pour le mémorandum d'entente de Tokyo. L'Honorable David M. Collenette, ministre des Transports, a présidé la conférence à laquelle ont participé tous les ministres, ou leurs représentants, des pays signataires



des mémorandums de Paris et de Tokyo et de la Commission européenne, à l'exception de la République de Corée, la République de Vanuatu et des Îles Salomon. Étaient aussi présents à titre d'observateurs les représentants de l'Islande, pays membre coopérant du mémorandum d'entente de Paris, des États-Unis, de l'Organisation internationale du travail et de l'Organisation maritime internationale, qui ont tous deux le statut d'observateur pour les mémorandums de Paris et de Tokyo, ainsi que de l'Acuerdo de Viña del Mar, du Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control et de l'Association internationale des sociétés de classification.

Les ministres ont discuté de moyens pour améliorer la coopération régionale et interrégionale en ce qui a trait au contrôle des navires par l'État du port pour mettre un terme à l'exploitation de navires inférieurs aux normes et donc d'améliorer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin.



Dans la déclaration ministérielle conjointe, les ministres ont constaté avec une vive inquiétude que bien que les navires soient généralement exploités de façon sûre et responsable, un certain nombre d'armateurs et d'exploitants de navires continuent obstinément d'exercer leurs activités sans égard pour ces règles. Ils ont confirmé leur détermination de renforcer leur engagement, en tant qu'administrations de l'État du pavillon et d'administrations de l'État du port, envers la qualité et la sécurité dans tous les aspects du transport maritime et participer activement à l'atteinte d'un but commun, à savoir mettre fin à l'exploitation de navires inférieurs aux normes. Un tel engagement se fait entre autres en appuyant activement les efforts incessants de l'OMI en vue d'adopter des critères de qualité détaillés obligatoires pour les administrations de l'État du pavillon et pour les registres d'immatriculation des navires; en exerçant un contrôle rigoureux des navires par l'État du port afin de vérifier la conformité avec les exigences du Code ISM; en s'assurant que tous les employés qui participent au contrôle des navires par l'État du port soient dûment qualifiés et reçoivent une formation adéquate, et en améliorant l'échange d'information interrégional.

Initiatives internationales :

Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) est devenu obligatoire le 1^{er} juillet 1998 pour la plupart des navires soumis à l'application de la Convention. À partir de sa date de mise en oeuvre, les pays membres des mémorandums de Paris et de Tokyo ont mené une campagne d'inspection intensive de trois mois durant laquelle six (6) navires ont été immobilisés à des ports canadiens après que des inspections aient permis de relever de graves anomalies.

Nouvelles et initiatives relatives aux mémorandums d'entente :

Les comités des mémorandums de Paris et de Tokyo tiennent une réunion annuelle dans chaque Région, dans l'un des États membres. Le Canada participe à ces réunions lorsque les questions de politiques sont abordées, il est aussi un membre du

Conseil consultatif du mémorandum (CCM) de Paris. Le Conseil tient des rencontres intersessionnelles et formule des recommandations à l'intention du Comité sur des questions de politiques et de stratégie, il dirige aussi les activités des groupes de travail et du Secrétariat.

Le Canada joue un rôle actif au sein des groupes de travail qui traitent de questions importantes pour le pays ainsi que dans le Groupe d'évaluation technique (GET) qui surveille et dirige leur travail.

On offre périodiquement des séminaires aux inspecteurs du contrôle par l'État du port dans chaque Région; nos inspecteurs y participent à titre de participants et d'instructeurs.

Un programme d'échange est en cours dans le cadre du mémorandum de Tokyo. Les inspecteurs des administrations bien établies participent aux inspections dans les ports de leurs homologues en vue d'harmoniser les normes et les méthodes d'inspection. Au cours de la dernière année, des inspecteurs canadiens ont participé à des inspections en Nouvelle-Zélande et au Japon, et le Canada a été l'hôte d'un inspecteur australien. Nous avons aussi eu le plaisir d'accueillir des inspecteurs chiliens qui ont reçu une formation professionnelle sur le contrôle des navires par l'État du port.

Une liste des navires qui ont été retenus dans les ports canadiens est publiée à chaque trimestre; nous publierons bientôt une liste à tous les mois. On peut obtenir des renseignements sur les navires qui ont été retenus ainsi que sur le contrôle par l'État du port à partir du nouveau site Web sur les programmes de la sécurité maritime et de l'environnement au :

www.tc.gc.ca/marinesafety/envprograms/english/portstate/portstate_e.htm ou au

www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/francais/portState/portState_f.htm.

STATISTIQUES SUR LE CONTRÔLE DES

NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT – 1998

Inspections :

Au Canada, les inspections de contrôle par l'État du port sont menées afin de déterminer la conformité avec les conventions maritimes de l'OMI et de l'OIT conformément aux procédures établies par les mémorandums d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Le Canada est membre des deux mémorandums.

Au cours des quatre dernières années, le nombre d'inspections est passée de 1 011 à 1 348, ce qui correspond au nombre de navires qui font escale dans les ports canadiens. Il y a eu une augmentation de 1,2 %, entre 1997 et 1998, du nombre d'inspections effectuées par nos inspecteurs de contrôle par l'État du port. Selon les

estimations, 3 800 navires ont visité le Canada en 1998.

Tableau 1 : Comparaison entre les navires inspectés, ceux qui étaient en infraction en raison d'anomalies, et les navires immobilisés au cours des quatre dernières années.

Tableau 1

Navires	1998	1997	1996	1995
Inspections	1191	1011	1184	1348
avec anomalies	587	470	568	692
Immobilisation	142	118	118	149

En 1998, le Canada a inspecté 1 191 navires provenant de 83 pays signataires (tableau 2). Le tableau 3 énumère les ports ou les bureaux de district où ont eu lieu des inspections. Des 1 191 inspections, 44 % ont été effectuées sur des vraquiers, soit le même pourcentage que l'année précédente.

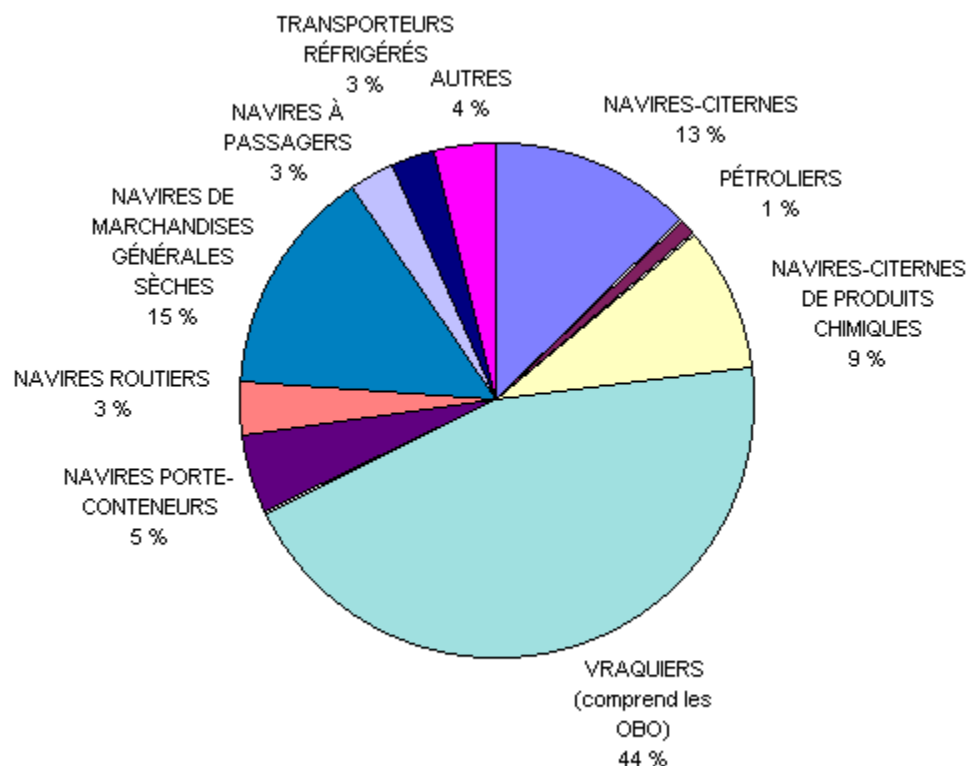
Tableau 2 : Navires inspectés au Canada par pavillon 1995 - 1998.

PAYS	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	4	3	1	0
ALLEMAGNE	8	13	14	14
ANTIGUA-ET-BARBUDA	12	6	11	15
ANTILLES NÉERLANDAISES	5	3	3	11
ARABE SYRIENNE, RÉPUBLIQUE	0	1	0	1
ARABIE SAOUDITE	2	2	4	2
BAHAMAS	102	84	102	113
BAHRÉÏN	1	0	0	0
BARBADE	16	18	16	10
BÉLARUS	0	0	2	0
BELIZE	5	3	4	1
BERMUDES	12	17	8	18
BRÉSIL	2	2	6	2
BULGARIE	4	4	4	2
PAYS	1998	1997	1996	1995
CHILI	1	1	0	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	14	12	19	23
CHYPRE	93	78	108	131
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	7	4	14	11
CROATIE	7	3	3	1
CUBA	6	11	2	9
DANEMARK	17	21	21	25
É.-U.	12	9	10	24
ÉGYPTE	2	3	4	3
ÉMIRATS ARABES UNIS	1	0	0	0

ESPAGNE	0	0	1	1
ESTONIE	2	1	1	2
FINLANDE	1	1	3	7
FRANCE	4	4	8	2
GHANA	0	0	3	0
GIBRALTAR	2	0	0	0
GRÈCE	67	50	76	102
HONDURAS	1	0	1	0
HONG KONG	18	21	19	33
HONGRIE	0	1	0	0
ÎLES CAÏMANS	10	4	8	7
ÎLES FÉROÉ	0	1	0	1
INDE	3	19	25	20
INDONÉSIE	3	1	2	1
IRAN	1	2	1	2
ISLANDE	0	2	0	1
ISRAËL	6	4	5	8
ITALIE	2	5	8	7
JAPON	11	1	5	7
KOWEÏT	0	0	1	0
LETTONIE	3	4	2	3
LIBAN	0	1	0	0
LIBÉRIA	149	107	119	154
LITUANIE	5	5	5	7
LUXEMBOURG	0	1	0	2
MALAISIE	9	5	12	5
MALTE	66	60	62	68
MAN, ÎLE DE	4	1	2	1
MARSHALL ÎLES	21	16	13	10
MAURICE	2	3	1	4
MEXIQUE	0	0	0	1
NORVÈGE	80	68	67	74
PAKISTAN	0	1	0	1
PANAMA	189	121	164	158
PAYS-BAS	26	20	18	19
PÉROU	0	0	1	0
PHILIPPINES	20	18	32	42
POLOGNE	7	5	18	12
PORTUGAL	3	1	1	1
PAYS	1998	1997	1996	1995
QATAR	1	0	0	0
ROUMANIE	0	0	8	4
ROYAUME-UNI	15	13	7	2
RUSSIE	19	23	21	35
ST-VINCENT-ET-LES-GRENADINES	19	14	20	13
SINGAPOUR	36	43	32	30
SUÈDE	10	13	18	21
SUISSE	1	1	0	1
TAIWAN	1	2	3	7
TCHÉCOSLOVAQUIE	0	0	0	2
THAÏLANDE	3	8	4	7
TRINITÉ-ET-TOBAGO	0	0	0	1

TUNISIE	0	1	0	0
TURQUIE	17	17	10	13
UKRAINE	8	11	8	17
UNION DU MYANMAR	3	6	4	3
VANUATU	8	7	6	11
VÉNÉZUELA	2	0	1	0
VIETNAM	0	0	1	0
AUTRES	0	0	1	1
TOTAL	1 191	1 011	1 184	1 348

Figure 1: Navires inspectés au Canada en 1998 par type de navire.

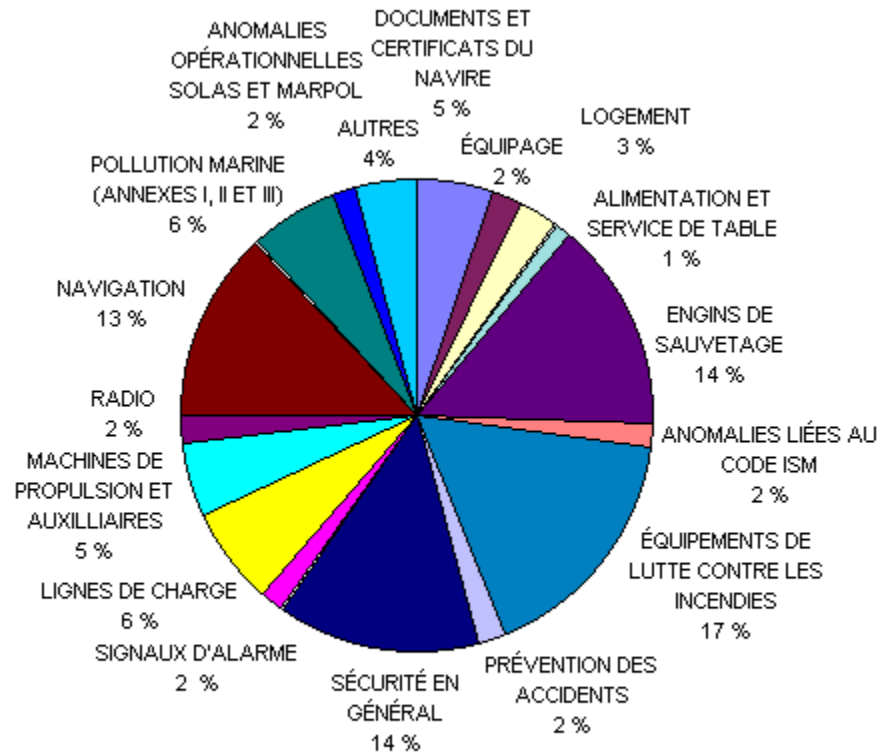


Anomalies

Des 1 191 inspections, 587 navires, soit 49,2 % des navires inspectés, présentaient des anomalies. Comme pour les années précédentes, les anomalies majeures sont dans les catégories suivantes : sauvetage, lutte contre les incendies, matériel de navigation et sécurité en général (figure 2). Des 3 259 anomalies décelées en 1998, les plus courantes étaient dans les catégories des équipements de lutte contre les incendies (544), des engins de sauvetage (472), de la sécurité en général (451), et du matériel de navigation (427). Ces quatre catégories représentent 1 894 irrégularités, soit 58 % de toutes les anomalies décelées en 1998. Au cours des quatre dernières années, ces catégories ont obtenu le plus grand nombre d'anomalies, c'est-à-dire

environ 60 %.

Figure 2 : Anomalies par catégorie



Immobilisations

Au Canada, les navires sont immobilisés en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque l'inspecteur découvre des anomalies qui, selon lui, rendent le navire inapte à prendre la mer ou inférieur aux normes.

En 1998, 142 des 1 191 navires qui ont fait l'objet d'une inspection ont été immobilisés. Ceux-ci provenaient de 52 pays différents (tableau 3).

Tableau 3 : Navires immobilisés par pavillon entre 1995 et 1998

ÉTAT DU PAVILLON	1998	1997	1996	1995
ALGÉRIE	2	1	1	0
ANTIGUA-ET-BARBUDA	1	0	0	0
ANTILLES NÉERLANDAISES	0	0	0	1

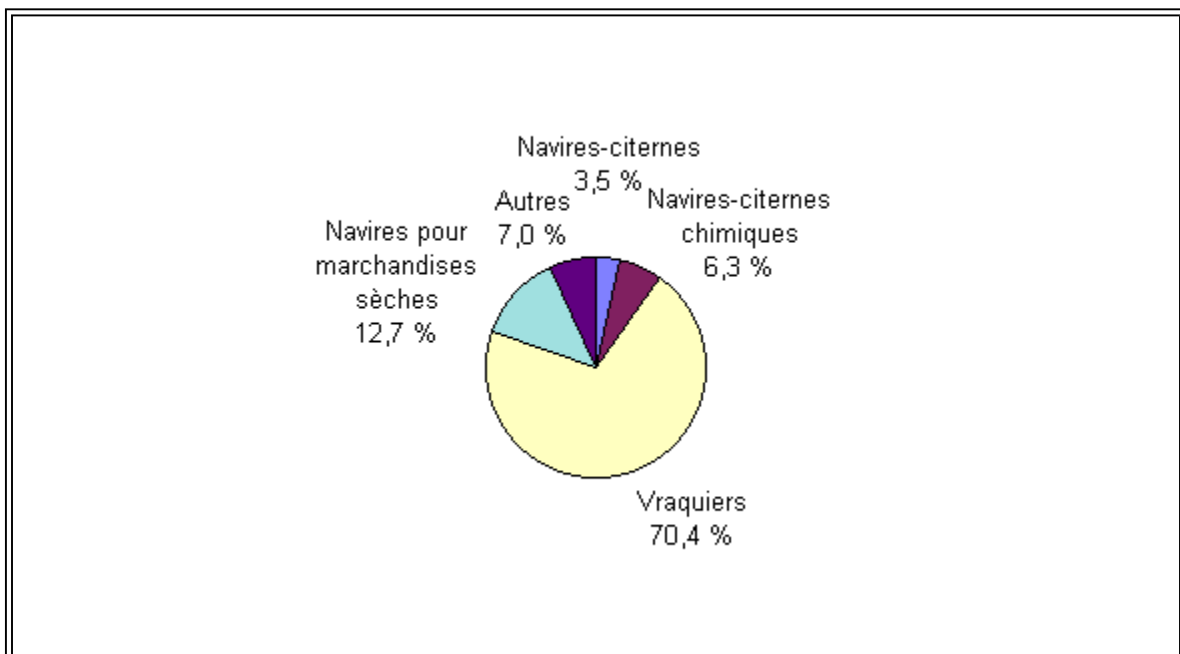
BAHAMAS	7	7	4	8
BELIZE	3	2	0	1
ARABE SYRIENNE, RÉPUBLIQUE	0	1	0	0
BERMUDES	1	0	0	0
BRÉSIL	1	0	2	1
CHINE, RÉP. POPULAIRE DE	1	2	3	2
CHYPRE	27	21	24	29
CORÉE, RÉPUBLIQUE DE	1	0	0	2
CROATIE	0	1	0	1
CUBA	0	4	0	1
DANEMARK	0	1	0	0
É.-U.	0	0	1	0
ÉGYPTE	0	2	1	0
FINLANDE	0	0	0	1
FRANCE	0	1	0	0
GRÈCE	7	6	11	15
HONDURAS	0	0	1	0
HONG KONG	1	3	2	4
INDE	0	6	1	1
INDONÉSIE	1	0	0	0
IRAN	1	0	0	0
ITALIE	0	1	0	1
JAPON	0	0	1	0
LETTONIE	0	1	1	0
LIBAN	0	1	0	0
LIBÉRIA	23	8	8	7
LITUANIE	1	0	0	1
LUXEMBOURG	0	1	0	0
MALAISIE	1	2	3	0
MALTE	18	10	14	21
MARSHALL, ÎLES	2	0	1	1
MAURICE	1	0	0	0
MEXIQUE	0	0	0	1
NORVÈGE	1	3	2	5
PANAMA	18	17	21	23
PAYS-BAS	1	0	1	1
ÉTAT DU PAVILLON	1998	1997	1996	1995
PHILIPPINES	4	0	0	2
POLOGNE	0	0	0	1
ROUMANIE	0	0	4	0
RUSSIE	2	1	2	6
ST-VINCENT-ET-LES-GRENADINES	4	4	1	1
SINGAPOUR	1	3	0	0

SUÈDE	0	1	0	1
TAIWAN	0	0	1	0
THAÏLANDE	2	2	1	2
TURQUIE	7	4	3	4
UKRAINE	1	1	2	2
VANUATU	0	0	0	2
VÉNÉZUELA	1	0	0	0

Le taux d'immobilisations des navires inspectés est de 11,9 %, ce qui représente une légère augmentation par rapport à 1997.

La Figure 3 montre le type de navires immobilisés en 1998. Les vraquiers continuent d'être les plus souvent inspectés et immobilisés de tous les types de navires (70,4 %).

Figure 3 : Immobilisations par type de navire



Les figures 4 et 5 montrent la différence entre le nombre de navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par Région et ceux immobilisés par une société de classification.

Figure 4 : Navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par Région.

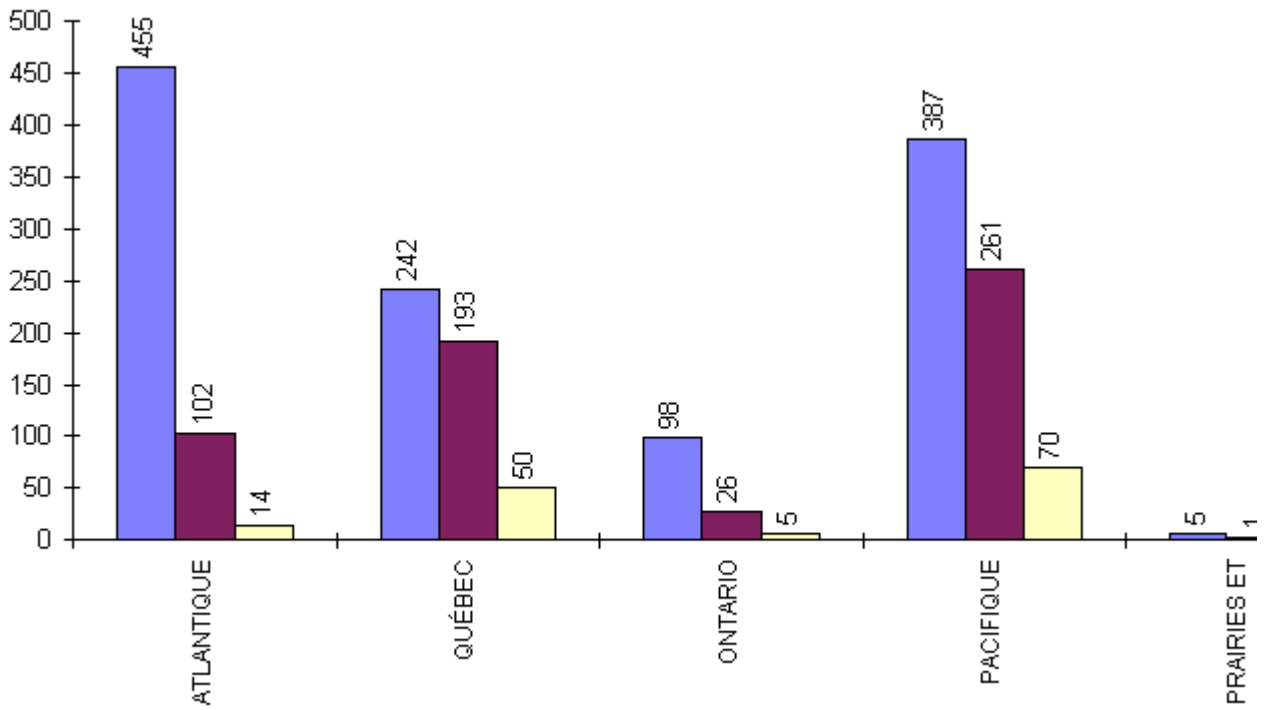
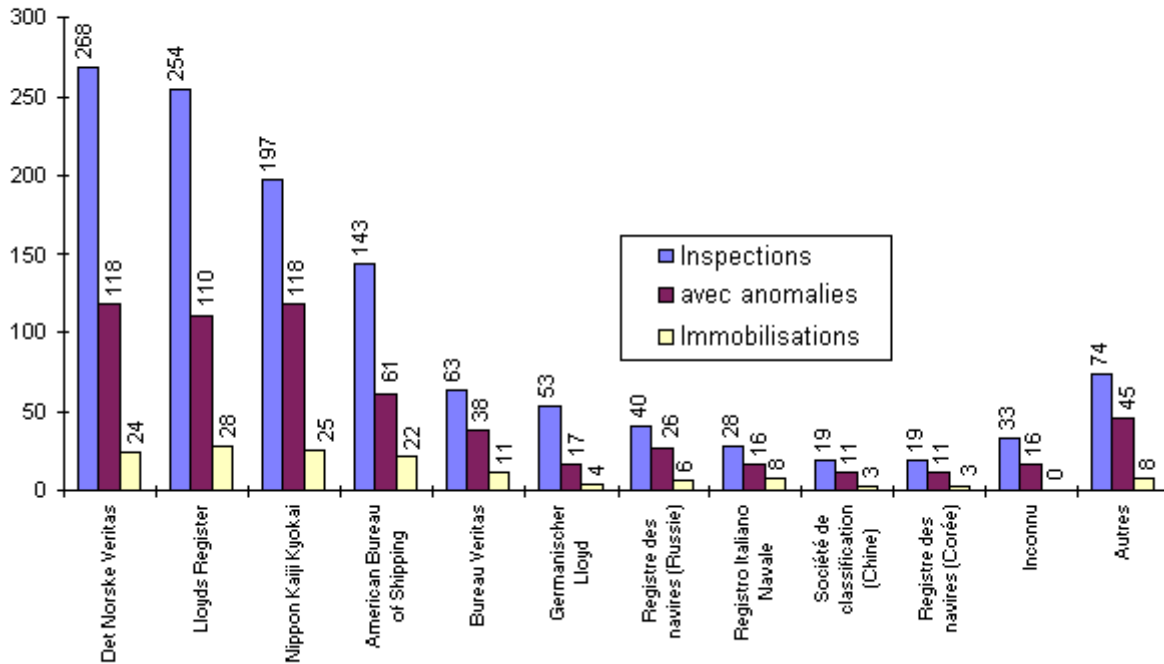


Figure 5 : Navires inspectés en infraction qui ont été immobilisés par une société de classification.



Veillez visiter notre site Web pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port.

Site anglais :

www.tc.gc.ca/marinesafety/envprograms/english/portstate/portstate_e.htm

Site français :

www.tc.gc.ca/MarineSafety/EnvPrograms/francais/portState/portState_f.htm